

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2020/5  
19 October 2020  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات  
الدورة الحادية والعشرون  
دورة افتراضية، 24 تشرين الثاني/نوفمبر و8 كانون الأول/ديسمبر 2020

البند 8 من جدول الأعمال المؤقت

## النقل البري المستدام في الأردن

### موجز

تشارك اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، في تنفيذ مشروع ممول من حساب الأمم المتحدة للتنمية، الهدف منه تعزيز قدرات خمسة من البلدان النامية والبلدان المتوسطة الدخل (الأردن وباراغواي وجورجيا وصربيا وكازاخستان)، وذلك من خلال تصميم إطار لسياسة نقل مرتكزة على الأدلة يعزز الربط في مجال النقل المستدام ويساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل. ويرمي المشروع إلى تعزيز قدرة المنظمات الحكومية وغير الحكومية على تطبيق مؤشرات الربط، ومعالجة الثغرات التي تحددها المؤشرات في البنى الأساسية المادية وغير المادية، وتعزيز القدرة الفنية والمؤسسية على تجميع البيانات القطرية سنوياً ورصد التقدم المحرز.

تقدّم هذه الوثيقة تقريراً موجزاً يتناول نتائج المشروع بالنسبة للأردن، ويبرز مدى اتساق مكونات النقل في هذا البلد مع المعايير الدولية من خلال قياسها بالمؤشرات التي تم تطويرها في المشروع. ويتناول التقرير النقل البري (الطريقي والسككي) بشكل أساسي، متطرقاً إلى النقل البحري عبر ميناء العقبة. وهو يتضمن توصيات موجهة إلى الأردن ولكنها تصلح في حالة دول عربية كثيرة من المتوقع استهدافها بمشروع مماثل في السنوات القادمة، وذلك بعد استكمال المشروع التجريبي الحالي.

ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطلاع على التقرير وتقديم الملاحظات حول سبل تطوير المؤشرات المستخدمة والمضي في المشروع ليعود بالفائدة على المنطقة ككل.

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/CL3.SEP/2020/TP.7  
7 September 2020  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH



ازدهار البلدان كرامة الإنسان



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

## النقل الداخلي المستدام في الأردن تقرير الربط الوطني



الأمم المتحدة  
بيروت، 2020

20-00311

© 2020 الأمم المتحدة

حقوق الطبع محفوظة

تقتضي إعادة طبع أو تصوير مقتطفات من هذه المطبوعة الإشارة الكاملة إلى المصدر.

توجّه جميع الطلبات المتعلقة بالحقوق والأذون إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، البريد الإلكتروني: [publications-escwa@un.org](mailto:publications-escwa@un.org).

النتائج والتفسيرات والاستنتاجات الواردة في هذه المطبوعة هي للمؤلفين، ولا تمثل بالضرورة الأمم المتحدة أو موظفيها أو الدول الأعضاء فيها، ولا ترتب أي مسؤولية عليها.

ليس في التسميات المستخدمة في هذه المطبوعة، ولا في طريقة عرض مادتها، ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

الهدف من الروابط الإلكترونية الواردة في هذه المطبوعة تسهيل وصول القارئ إلى المعلومات وهي صحيحة في وقت استخدامها. ولا تتحمل الأمم المتحدة أي مسؤولية عن دقة هذه المعلومات مع مرور الوقت أو عن مضمون أي من المواقع الإلكترونية الخارجية المشار إليها.

جرى تدقيق المراجع حيثما أمكن.

لا يعني ذكر أسماء شركات أو منتجات تجارية أن الأمم المتحدة تدعمها.

المقصود بالدولار دولار الولايات المتحدة الأمريكية ما لم يُذكر غير ذلك.

تتألف رموز وثنائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام باللغة الإنكليزية، والمقصود بذكر أي من هذه الرموز الإشارة إلى وثيقة من وثنائق الأمم المتحدة.

مطبوعات للأمم المتحدة تصدر عن الإسكوا، بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح، صندوق بريد: 11-8575، بيروت، لبنان.

الموقع الإلكتروني: [www.unescwa.org](http://www.unescwa.org).

## مقدمة

يهدف المشروع إلى تعزيز قدرات خمسة من البلدان النامية والبلدان المتوسطة الدخل (الأردن وباراغواي وجورجيا وصربيا وكازاخستان) من خلال تصميم إطار لسياسة نقل قائمة على أدلة، يعزز الربط في مجال النقل المستدام ويساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل. ووضعت مؤشرات الربط في مجال النقل الداخلي المستدام (SITCIN) لمساعدة البلدان على الإبلاغ عن التقدم الذي تحرزه نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، و خطة التنمية المستدامة لعام 2030، وبرنامج عمل فيينا. وستمكن هذه المؤشرات البلدان والمنظمات الخارجية الشريكة لها في المشروع من تقييم فعالية نظم النقل وكفاءتها ومستوى امتثال الأطر الوطنية الإدارية والقانونية للصوصك القانونية للأمم المتحدة في مجال النقل وتيسير عبور الحدود. وستتيح لها منظوراً محلياً وعابراً للحدود، وتمكنها من تحسين القدرة التنافسية والسلامة وكفاءة الطاقة والأمن في قطاع النقل. كذلك ستتمكن البلدان من قياس فعالية جهودها الرامية إلى توحيد القواعد والوثائق ومواءمتها، من خلال تنفيذ الاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية في مجال النقل والعبور بمزيد من الفعالية.

ويهدف المشروع إلى تعزيز قدرة المنظمات الحكومية وغير الحكومية على تطبيق مؤشرات الربط، ومعالجة الثغرات التي تحددها المؤشرات في البنى الأساسية المادية وغير المادية، وتعزيز القدرة الفنية والمؤسسية على تجميع البيانات القطرية سنوياً ورصد التقدم المحرز. والنتائج المتوقعة من هذا المشروع هي وضع هيكل أساسي يستند إليه إعداد التقرير السنوي عن مؤشرات الربط. ويستخدم هذا التقرير في وضع إطار لسياسة نقل قائمة على أدلة يعزز الربط في مجال النقل المستدام على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية، كما يعزز تنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل. وتشمل أنشطة المشروع تحديد أصحاب المصلحة، والتعريف بمؤشرات الربط، وتنظيم الاجتماع نصف السنوي، وإنشاء موقع للمشروع على شبكة الإنترنت.

## الشكل 1- مؤشرات الربط في مجال النقل الداخلي المستدام المستخدمة في تقييم قطاع الطرق والسكك الحديدية والنقل البحري

### تيسير عبور الحدود

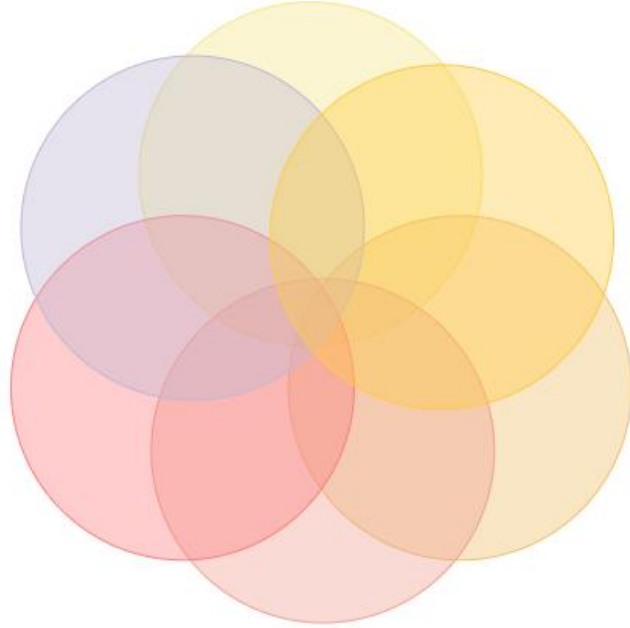
- الفعالية
- الوقت المطلوب عند الحدود
- الكلفة
- العمليات
- حلول من خلال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظم النقل الذكي

### البنية التحتية للنقل

- البنية التحتية لحركة المرور على الطرق البرية/السكك الحديدية

### السلامة والأمن

- قواعد/سلوكيات الطرق والمرور
- قوانين المركبات/السفن



### البيئة والطاقة

- الأسطول
- الانبعاثات
- البنية التحتية

### تعدد الوسائط

- النقل المتعدد الوسائط/المختلط الوسائط

### نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة

- نقل المواد الغذائية القابلة للتلف
- الأحكام العامة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية
- تدريب الموظفين المسؤولين عن نقل البضائع الخطرة
- الكشوفات وتدبير الدعم الأخرى لضمان الامتثال لشروط السلامة
- أحكام متعلقة بمعدات النقل وعملياته بما يشمل البضائع الخطرة
- نقل البضائع الخطرة: الشروط المتعلقة بالبنية الأساسية/الأجهزة
- نقل البضائع الخطرة: الشروط الإدارية

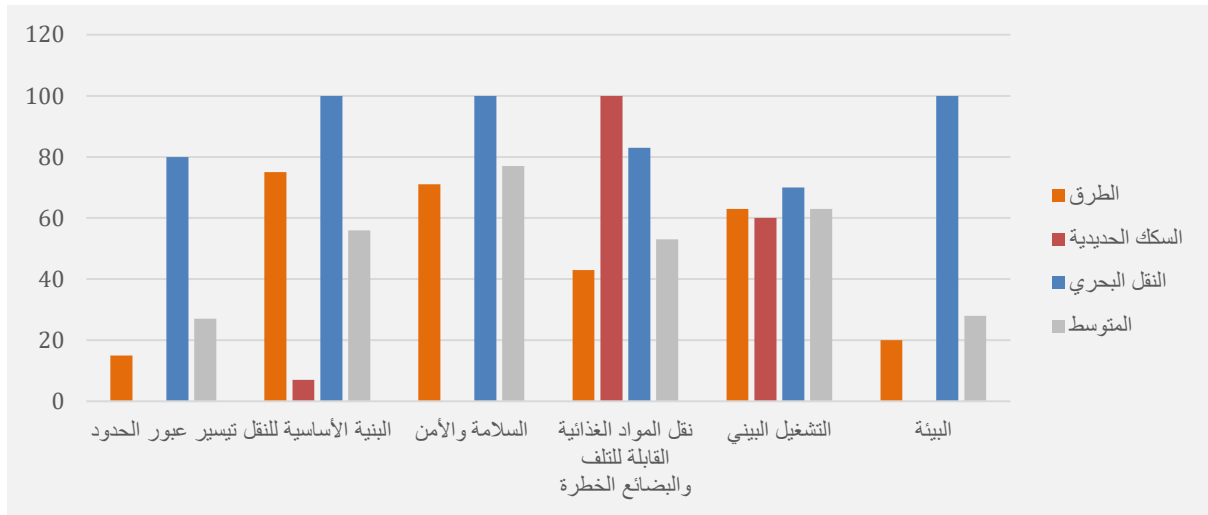
## تقرير الربط الوطني في الأردن

يستعرض تقرير الربط الوطني (2020) تجربة الأردن في هذا المجال مع التركيز بشكل خاص على وسائط النقل البحري وعلى وسائط النقل البري بنوعيه: الطرق والسكك الحديدية. ويمتد خط الأردن الساحلي على طول خليج العقبة، وهو خط قصير طوله 26 كيلومتراً، يتيح للبلد منفذاً إلى البحر الأحمر. ويقدم هذا البحث الطرق البرية والسكك الحديدية والممرات البحرية في الأردن على أساس استدامتها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وبعتماد مؤشرات الربط. وتندرج عدة فئات تحت الاستدامة الاقتصادية على غرار الفعالية، والكلفة،

والبنية الأساسية التي تؤثر على النمو الاقتصادي على المدى الطويل. وترتبط الاستدامة الاجتماعية بالتكاليف الاجتماعية مثل الحوادث والتأخير في حركة المرور، أما الاستدامة البيئية فتتعلق بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وما إلى ذلك. ويلخص الشكل 1 المؤشرات التي تم تقييمها، والتي قيست استناداً إلى أسئلة مختلفة تتعلق بكل فئة فرعية.

ويولي التقييم اهتماماً خاصاً بالاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لقطاع النقل، ويتوقف عند البنية الأساسية لنقاط العبور الحدودية في البلد لجهتي نوعية الطرق وخدمات تكنولوجيا المعلومات. وقد وُضع استبيان خاص للبحث في نوعية قطاع النقل، وعُرض على مجموعة كبيرة من أصحاب المصلحة الوطنيين في القطاعين العام والخاص. وبناءً على المقابلات، تمكن فريق البحث من إعطاء علامة لقطاع السكك الحديدية والطرق والنقل البحري على أساس علامات الفئات الست المختلفة. ثم قارن فريق البحث العلامات بالعلامة القصوى المحتملة واستخدم القاعدة الثلاثية لحساب التقدم. ويلخص الشكل 2 التقدم المحرز في كل فئة.

### الشكل 2- تقرير الربط الوطني للأردن (التقدم بالنسبة المئوية)



### ألف- ميناء العقبة الأردني

لا تتوفر ممرات مائية داخلية في الأردن، ما يجعل ميناء العقبة ذا أهمية كبيرة لأنه المنفذ البحري الوحيد إلى النقل المائي والشحن في البلد، ولقربه من عدة بلدان. الأردن عضو في المنظمة البحرية الدولية. وقد انضم إلى جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين، والتزم بتنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية على متن السفن الأردنية. كذلك انضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات الدولية ووقع اتفاقيات ثنائية مع بلدان المنطقة في مجال النقل البحري، كما وقع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط واتفاقية جامعة الدول العربية للنقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

وتستوعب البنية الأساسية في الميناء دخول البضائع إلى السوق في المديين القصير والمتوسط. والميناء موصول جيداً عبر الطرق البرية بأجزاء أخرى من الأردن، وبلدان أخرى في المنطقة، ما يسهل عمليات النقل العابر، ويعطيه علامات جيدة نسبياً في فئة الوسائط المتعددة. غير أن قدرته على المنافسة الدولية تراجعت بالمقارنة مع الدول المجاورة.

والميناء مزود بنظام جديد، وأرصفتها متخصصة، وذلك في مسعى إلى تطوير قطاع الخدمات اللوجستية الأردني من خلال تهيئة مرافق متطورة، ومساحات للتخزين، وتوفير الخبرات. وقد صدر القانون الأردني المتعلق بالنقل المتعدد الوسائط بما ينسجم مع الاتفاقات الدولية ذات الصلة. غير أن الموارد المالية غير متوفرة لتحسين كفاءة النقل المائي المتعدد الوسائط وزيادة قدرة الأردن على المنافسة في هذا المجال. ويساهم الأسطول البحري في خفض كلفة النقل البحري وزيادة حجم البضائع، لكنه غير متوفر في الأردن. كذلك لا تتوفر استثمارات إضافية في قطاع خدمات الدعم اللوجستي كالتعبئة والتغليف على سبيل المثال. ولم تتمكن الحكومة من تحقيق كامل إمكاناتها بسبب ضعف الاهتمام في هذا المجال ومحدودية الموارد المالية. ومع ذلك، يمكن أن يستفيد البلد من بعض الفرص المتاحة مثل تنفيذ مشروع النافذة الوطنية الواحدة للتجارة، وازدياد حجم التبادل التجاري بين مصر ودول الخليج عبر ميناء العقبة. ويعاني الميناء من زيادة مستويات التلوث البيئي في خليج العقبة بسبب زيادة حجم التجارة.

ولضمان سلامة الميناء، تخضع جميع السفن الأردنية إلى نظام مراقبة متقدم، وعلى السفن الأجنبية والمحلية الامتثال لشروط السلامة والأمن. كذلك، يستخدم نظام متطور للاستجابة في حالات الحوادث داخل خليج العقبة. إلا أن قطاع الأمن في الميناء، شأنه شأن قطاعات أخرى، يعاني من نقص في الموارد المالية ومن التأخر الناتج عن البيروقراطية الحكومية، مما يؤثر على تنفيذ بعض المهام. وأصبحت الطائرات المسيّرة بدون طيار تشكل تهديداً متزايداً للسلامة والأمن، ما يستدعي اعتماد برامج للحماية المتقدمة.

وفي ميناء العقبة أرصفتها متخصصة، وموظفوه مؤهلون للتعامل مع المواد الخطرة، فهم يخضعون للتدريب على تأمين السلامة عملاً بالمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، لتمكينهم من التعامل مع احتمال تسرب هذه المواد. وكما في قطاع الطرق، يخضع تنظيم قضايا التصنيف وتعليمات الطوارئ والتدريب إلى المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة. لكن الميناء يفتقر إلى أشخاص مدربين من ذوي الخبرة للتصدي للحوادث. وينبغي إجراء المزيد من البحوث، سواء في هذا القطاع أو في قطاعات أخرى، حول نقل الأغذية والبضائع الخطرة. ويتيح بناء خط من السكك الحديدية يمتد من ميناء العقبة إلى الموانئ البرية فرصة كبرى للحد من الحوادث، كما يتيح إنشاء خط أنابيب لنقل النفط الفرصة لتصدير النفط العراقي عبر الأردن.

وفيما يتعلق بالجانب البيئي لمنظومة النقل البحري، تتسق التشريعات الأردنية مع المعايير والاتفاقات الدولية ذات الصلة، وقد انضم البلد إلى جميع الاتفاقات المتعلقة بالبيئة البحرية. وأخذت إجراءات لخفض نسبة الكربون في وقود السفن، ولا سيما أن البيئة مهددة بسبب كثافة الأنشطة الصناعية والاقتصادية على الساحل الضيق ومحدودية الموارد المالية المتاحة. كذلك يهدد تزايد عدد القوارب السياحية الحياة البحرية والشعاب المرجانية في الخليج. فالخليج الصغير الحجم معرض بشكل خاص لخطر التلوث الناجم عن تسرب مواد خطرة بسبب مشاكل عدة منها على سبيل المثال ما يتعلق بمواقع التخزين والتوزيع. لذلك، صنّقت المنظمة البحرية الدولية منطقة خليج العقبة منطقة خاصة. وتولي الحكومة اهتماماً خاصاً بالخليج وشعابه المرجانية لحماية المنطقة من تلوث السفن.

ويعمل في القطاع البحري موظفون مهرة لديهم دراية وخبرة في مجال عملهم. ويؤمن التعليم البحري في الأردن موظفين مؤهلين يدعمون نمو القطاع البحري. لكن الميناء يشهد هجرة خبراء أردنيين مؤهلين إلى البلدان المجاورة ذات الأجور الأعلى. وتؤثر محدودية الموارد المالية سلباً على صيانة المرافق البحرية وكذلك على مستقبل الربط بين خليج العقبة والموانئ البرية. ويمكن أن تتيح جميع نقاط الضعف المذكورة فرصاً لمزيد من التحسينات. ويؤثر انعدام الربط حالياً بين الميناء والنظم البرية على تدفق السلع.

### الشكل 3- تحليل مواطن القوة والضعف والفرص والمخاطر في ميناء العقبة

مواطن الضعف	مواطن القوة
<b>الموقع:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>محدودية إعادة الشحن بسبب موقع العقبة في خليج مغلق</li><li>ارتفاع تكاليف الشحن من أوروبا (عبر قناة السويس)</li><li>محدودية الفرص للسوائل السائبة (القرب من المملكة العربية السعودية)</li></ul> <b>النقل البري:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>فائض في عدد الشاحنات (سوق شديدة التجزئة) ونوعية الخدمات رديئة</li></ul> <b>إجراءات الجمارك والتخليص:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>عدم توفر مختبر كامل التجهيز</li><li>تأخير في إجراءات التخليص</li></ul> <b>العمليات:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>غياب ارفصه عبور المركبات</li><li>استخدام مفرط لساحات الحاويات (يمكن أن يحد من القدرة الاستيعابية للمحطة)</li><li>ارتفاع مدة مكوث الحاويات (10.14 يوماً في عام 2016)</li></ul>	<b>البنية التحتية:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>بنية تحتية جيدة ذات قدرة على تلبية احتياجات السوق الأردنية على المدى القصير والمتوسط. ولكن يجب أن تتوفر في الميناء الجديد القدرة على تلبية الاحتياجات على المدى الطويل</li><li>غاطس جيد بالمقارنة مع الموانئ المجاورة</li></ul> <b>النتظيم:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>تركيز شركة تطوير العقبة على تعزيز أداء الميناء وجاذبيته</li></ul> <b>الموقع:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>المنفذ البحري الأردني الوحيد للبضائع القريب من عدة بلدان (الجمهورية العربية السورية، والعراق، والمملكة العربية السعودية)</li></ul> <b>الموقع الجيوسياسي:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>بلد مستقر مقارنة بالبلدان المجاورة</li></ul> <b>مشغل الحاويات:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>اعتماد مشغل عالي الجودة لإدارة محطة الحاويات حائز على جوائز لأدائه المتميز</li></ul>



المخاطر	الفرص
<b>النقل البري:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>احتجاجات سائقي الشاحنات التي لا تزال تهدد بعرقلة النقل الداخلي في الأردن</li></ul> <b>تسرب البضائع:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>مخاطر محتملة بسبب الموانئ المجاورة التي تقدم بدائل أسرع وأرخص في حال إعادة فتح الحدود</li><li>إمدادات سائبة سائبة:</li><li>اعتماد الأردن على مرسى واحد للنظ قد يعيق الإمداد في حال وقوع حوادث (العمل جار على بناء مرسى جديد متنوع الاستخدامات)</li></ul>	<b>البضائع العابرة من وإلى:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>تبوك، وهي مدينة سعودية مجاورة فيها عدد من المشاريع الجديدة. ويمكن تأمين الإمداد لها من ميناء العقبة</li><li>سوريا التي تتطلب الكثير من البضائع للتعافي من الحروب الأخيرة</li><li>العراق، وبشكل خاص الحاويات والمركبات رغم شدة المنافسة</li><li>تحسين تصدير النفط العراقي من خلال إنشاء خط أنابيب جديد</li></ul>

### باء- النقل بالسكك الحديدية في الأردن

بعد الإشارة إلى شبه انعدام وجود ممرات مائية داخلية في الأردن، ينتقل التقرير إلى موضوع النقل بالسكك الحديدية. المعابر الحدودية الوحيدة للنقل بالسكك الحديدية هي التي كانت تربط الأردن بالجمهورية العربية السورية، لكن عمليات النقل عبرها أوقفت في عام 2010. ويصاحب انعدام السكك الحديدية للنقل غياب تدابير السلامة والأمن الفعالة. إلا أن الأحكام المتعلقة بنقل البضائع الخطرة تتواءم مع أنظمة النقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية، وذلك في إطار الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، ولم يتم الإبلاغ عن أي حوادث تتعلق بنقل بضائع خطرة. وفي تلك المحطات الموجودة أصلاً، يكون متوسط وقت المناولة في الشاحنات



قصيراً بشكل نسبي، لكن النقل المتعدد الوسائط منعدم في قطاع السكك. وتشمل المشاريع المنوي تنفيذها مشروع بناء خط جديد للسكك الحديدية بين ميناء العقبة وميناء معان الجاف، لكنه لم يُنجز حتى الآن.

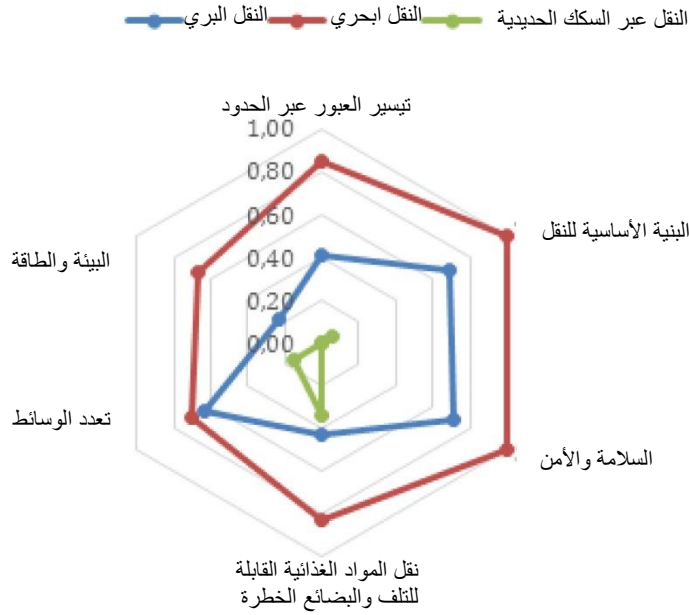
وبالرغم من وجود دراسات تركز على تحسين خدمات السكك الحديدية، وعلى زيادة الوعي بأهميتها في تعزيز الناتج المحلي الإجمالي للبلد، يواجه قطاع السكك الحديدية عقبات فنية جسيمة، من أبرزها مستويات الصيانة المتدنية. وأدى النقص في الموظفين المحليين من مهندسي السكك الحديدية ذوي الخبرة والعاملين المدربين إلى هيمنة الخبراء الاستشاريين الأجانب في هذا القطاع. وتتوفر أموال كافية لتنفيذ المشاريع المخطط لها، وقد بدأ بالفعل العمل على إنشاء خط السكك الحديدية بين ميناء العقبة وميناء معان الجاف، بتمويل من مستثمرين سعوديين. إلا أن عدم الاستقرار السياسي والاجتماعي والاقتصادي في المنطقة لا يزال يسبب مشاكل في القطاع.

## جيم- النقل الطرقي

### 1- تيسير عبور الحدود

البنية التحتية للطرق في الأردن ضعيفة نسبياً، إذ تحول المصالح الخاصة دون الاستفادة الكاملة من إمكانات الأردن. ويشكل تيسير عبور الحدود التزاماً سياسياً على أعلى المستويات في البلد، اتُخذت في إطاره عدة تدابير كإصدار القوانين والإعلانات، إلا أن تنفيذها كان ضعيفاً إلى حد ما.

### الشكل 4- مقارنة بين العلامات التي سجلتها قطاعات النقل المختلفة



عدد الموظفين غير كافٍ، لكنهم مدربون بشكل جيد جداً ومتوفرون على مدار الساعة. وينسق موظفو نقاط العبور الحدودية مع جهات أخرى مثل السلطات الأمنية وغيرها من سلطات الحدود. لكن الهواجس الأمنية تشكل باعث قلق بارز، ولا سيما بالنسبة إلى المشغلين الدوليين، بسبب عدم اليقين السياسي. وتحتاج المراكز

المجاورة إلى مزيد من التعاون فيما بينها، وتفنقر إلى الأموال والإعانات وإلى القدرة على معالجة العقبات غير المادية، وتحقيق الإمكانات الاقتصادية والاجتماعية من أجل التعاون عبر الحدود. كما أن تكاليف صادرات الحاويات ذات العشرين قدماً وتكاليف العبور هي أرخص في الأردن من متوسطها في المنطقة. وتندر الدراسات الثنائية أو متعددة الأطراف المتعلقة بالتعاون عبر الحدود، وذلك بالتوافق مع عدم توفر آلية للتنسيق والتفويض بين وكالات البلدان المجاورة، ما يؤدي إلى غياب نظام جمركي موحد للمرور العابر على الطرق في بلدان المنطقة. ومع ذلك، تحرص الحكومة الأردنية على زيادة الربط الإقليمي، وتسعى إلى التنسيق بين الإدارات ذات الصلة، وإلى تطبيق مشروع النافذة الوطنية الواحدة للتجارة بشكل كامل.

وتستند الأنظمة والشروط المتعلقة بوزن المركبات وأبعادها والاعتراف برخص القيادة إلى الاتفاقيات وإجراءات التصديق الدولية. ولا يزال قانون التأشيرات الأردني يحد من نقل الشاحنات والحافلات، مما يتسبب في عدم إدماج النقل متعدد الوسائط بشكل كاف في سلاسل الإمداد الرئيسية. وتتيح التجارة المتزايدة للسلع نتيجة العولمة ونمو الصين فرصاً جديدة في المنطقة، مثل الربط المحتمل بطريق الحرير التي تهدف الصين إلى إنشائها عبر باكستان وإيران والعراق.

وإذ يُتوقع أن يستأنف الشرق الأوسط نموه، يظهر تزايد في التعاون والتكامل الإقليميين، وفي المخاوف بشأن الأمن العام. وتتضمن الإمكانات إنشاء مشاريع مشتركة عبر الحدود، وتوسيع التجارة، فيما يتيح إنعاش الصناعات الوطنية فرصاً للمنطقة ويوفر فرص عمل. ومن المتوقع أيضاً أن تزداد صادرات المنتجات الزراعية. لكن التنمية الإقليمية تعتمد إلى حد كبير على التطورات السياسية، ولا سيما أن عدم الاستقرار السياسي في المنطقة يؤثر سلباً على الخطط والمشاريع الطموحة. وقد تسبب فيروس كوفيد-19 بتهديد مماثل، قد تكون آثاره غير متوقعة.

أما من ناحية التكنولوجيا، فنقاط العبور الحدودية مجهزة بآلات التتبع الإلكتروني والأشعة السينية، كما تتوفر معدات خاصة لرصد دخول السلع الدولية. إلا أن بعض الأجهزة، ولا سيما أجهزة التفتيش بالأشعة السينية، باتت عتيقة، هذا عدا عن الضعف في البنية الأساسية في بعض المراكز الحدودية. وتحوّلت نقاط العبور الحدودية إلى رقمنة العمليات، من خلال تعزيز نظام الجمارك الإلكترونية، ونظام التصاريح الإلكترونية وغير ذلك. أما نظام التحصيل الإلكتروني ونظام إدارة أساطيل المركبات فلم يطبقا بعد. ولم يطبق أي من اتفاقات المرور العابر بشكل كامل، ولم ينضم الأردن إلى اتفاقية النقل البري الدولي.

## 2- البنية التحتية للنقل

حقّق الأردن نمواً مستداماً بفضل العديد من وكالات تمويل الاستثمار في البنى التحتية. وازداد الطلب على البنية التحتية في البلد بسبب نشاط القطاع السياحي. ولكبار المقاولين وجود أساسي في السوق الأردنية، أما السكان المحليين في سن العمل، فيتراجع عددهم رغم ما يتمتعون به من مهارات قوية في قطاع البناء. وكما في قطاع المياه، يعاني قطاع البناء من ارتفاع مستوى البطالة، ما يتسبب في هجرة عدد كبير من العمال الماهرين إلى بلدان الخليج الغنية المجاورة.

وجميع الطرق، بما في ذلك الطرق المؤدية إلى نقاط عبور الحدود، مصممة وفقاً للمعايير الدولية وتستوفي المواصفات الفنية المحددة. وتقع طرق نقاط العبور الحدودية ضمن فئة واحدة، وهي مجهزة بوسائل موحدة للتحكم المروري وفقاً للمعايير الدولية. ومع ذلك، فالإطار التنظيمي والتشريعي قد ثبط همة المستثمرين. ويعتمد نمو

قطاع البناء في المستقبل على التمويل، ويتأثر سلباً بالنظم المالية والتنظيمية غير الملائمة، وبانعدام الشفافية الذي يؤدي إلى تأخير العديد من المشاريع. ومن شأن تأمين التمويل الدولي والإقليمي وإشراك القطاع الخاص أن يساهما في نمو هذا القطاع الذي يواجه تحديات عديدة بسبب الظروف الإقليمية غير المتوقعة.

### 3- السلامة والأمن

تتسق التشريعات الأردنية في مجال السلامة والأمن المروريين مع اتفاقيات الأمم المتحدة والأحكام ذات الصلة المتفق عليها دولياً، وتستخدم الوثائق المعترف بها دولياً لتسجيل المركبات. وتُطبّق قواعد أخرى للسلامة فيما يتعلق بنقل الركاب، واستخدام أحزمة الأمان، وحظر استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، وتحميل البضائع وتفريغها. ويعتمد البلد في حالات الحوادث نظماً فعالة في الإبلاغ، وتفنيش المركبات، والاستجابة بعد التصادم، فضلاً عن قاعدة بيانات متعلقة بالسلامة يمكن الاعتماد عليها بدرجة عالية. وقد طوّر في سعيه إلى توافي الحوادث، أساساً جديدة لمنح رخص القيادة للسائقين. إضافة إلى ذلك، يطبّق نظام النقاط على السائقين في حالات انتهاك قانون السير.

ويفتقر الأردن إلى هيئات مدربة لإنفاذ القانون، ومستوى الإنفاذ متفاوت. ويفتقر أيضاً إلى تدابير أخرى في السلامة مثل طرقات هروب الشاحنات الخارجة عن السيطرة على المنحدرات الشديدة. والعديد من القوانين الوطنية غير متنسق بشكل كامل مع اتفاقيات الأمم المتحدة أو الاتفاقيات الدولية. وتستغرق توصيات اللجان المتخصصة والباحثين وقتاً طويلاً للتنفيذ بسبب عدم كفاية التنسيق والتعاون بين الأطراف المعنية. وتخطّط وزارة الأشغال العامة والإسكان لتطبيق نظام صيانة فعال، ولاعتماد نظام نقل ذكي يستوفي المعايير الدولية لضمان التشغيل البيئي وخفض انبعاثات الكربون في النقل البري. وعلى نحو مماثل، أعدت وزارة النقل استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق للفترة الممتدة بين عامي 2020 و2025، تلحظ توفير جسور للمشاة على طول الطرق الرابطة، لا سيما في المناطق الحضرية. لكن تنفيذ خطط وزارة الأشغال العامة والطرق والمعهد المروري الأردني، واستراتيجية وزارة النقل يتأخر بشدة بسبب التغييرات السريعة على صعيد اتخاذ القرارات على المستويات الوزارية.

### 4- نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة

تتولى المؤسسة العامة للغذاء والدواء في الأردن، وهي وكالة حكومية، مسؤولية مواومة التشريعات الوطنية مع المعايير الدولية والقواعد والأحكام المتفق عليها دولياً. وتتسق القواعد التي تسري على المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة مع المعايير والأحكام الدولية ذات الصلة. ومن الأمثلة على ذلك التصنيفات والتوثيق وإجراءات الموافقة الرسمية لهيئات التفنيش ووضع العلامات على الحاويات والمركبات، واشتراط وجود مستشار للسلامة، إضافة إلى الأنظمة والشروط المتعلقة بنقل السلع القابلة للتلف. كذلك وُضعت تعليمات خاصة بحالات الطوارئ، وخطط توجيهية وأمنية بشأن البضائع شديدة الخطورة. وتتسق أحكام نقل السلع الخطرة بشكل تام مع الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية. ومع ذلك، فعدد الأشخاص المدربين غير كافٍ، ونظام الإبلاغ عن الحوادث غير موجود، وقاعدة البيانات محدودة، ولا يجري ما يكفي من البحوث لتحسين خدمات نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة. وفي غياب التدريب التوعوي على المسائل الأمنية والافتقار إلى معلومات حول تصنيف الأنفاق، لا يزال الطريق طويلاً. ويمكن حل العديد من المشاكل من خلال إنشاء معهد للتدريب في هذه المجالات، لكن التمويل اللازم غير كاف في الوقت الراهن.

5- تعدد الوسائط

يعمل الأردن على تطوير النقل متعدد الوسائط ويتسق القانون الأردني حول النقل متعدد الوسائط مع اتفاقات النقل الدولي متعدد الوسائط، وترتبط محطة ميناء العقبة بشبكات الطرق والسكك الحديدية. لكن قطاعي النقل واللوجستيات يفتقران إلى الموارد البشرية المتخصصة التي تؤدي دوراً رئيسياً في تطوير شبكة نقل متعدد/مختلط الوسائط تنسم بالكفاءة والتنافسية. ويتيح الأردن، بحكم موقعه الاستراتيجي، إمكانات كبيرة للتدفق الدولي للصادرات والواردات والسلع العابرة. وقد تأخر إنشاء خط السكك الحديدية، ما أدى إلى وقف مشروع النقل متعدد الوسائط المقترن بتجهيز البضائع المنقولة بالحاويات.

وتجدر الإشارة إلى أن إدارة العامل البيئي للنقل البري في الأردن تخضع للتشريعات الوطنية المتعلقة بالوضوء وانبعاثات المركبات والمتسقة مع المعايير والاتفاقيات الدولية. ويعتمد حوالي 15 في المائة من إجمالي أسطول مركبات الركاب على الوقود البديل مثل الغاز، وعلى المركبات الكهربائية الهجينة. وما من أنظمة وضوابط لتحديد العمر والشروط الفنية في النقل البري، ويبلغ متوسط عمر الأسطول 17 عاماً في حين أن عمر بعض الشاحنات يزيد على الحد المسموح به. ويتيح الوضع الحالي وانتشار جائحة كوفيد-19 المزيد من الفرص لتعزيز البنية التحتية للطرق بطريقة تراعي البيئة.

6- تحليل مواطن القوة والضعف والفرص والمخاطر

الموضوع	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	المخاطر
1- تيسير عبور الحدود	<ul style="list-style-type: none"> <li>التزام سياسي كبير بتيسير عبور الحدود؛</li> <li>مجموعة من الإعلانات السياسية والقوانين والصكوك المتعلقة بالتعاون (معاهدات ثنائية/ثلاثية، واتفاقات، وجمعيات)؛</li> <li>ازدياد الوعي بأهمية المناطق العابرة للحدود بالنسبة لمستقبل المنطقة؛</li> <li>توفر موظفين من ذوي الخبرة والتدريب الجيد (من جميع الفئات)، وإن بعدد غير كاف، على مدار الساعة في جميع محطات التخليص البرية والداخلية؛</li> <li>برامج تدريبية فعالة متعددة المستويات (عامة أساسية، ومتقدمة، ومتخصصة/مركزة)؛</li> <li>التنسيق بين الجمارك والأمن والسلطات الأخرى ذات الصلة على</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدم تطبيق أي من اتفاقات النقل العابر بشكل كامل؛</li> <li>ضعف تنفيذ الإعلانات السياسية والقوانين والصكوك المتعلقة بالتعاون؛</li> <li>عدم انضمام الأردن إلى اتفاقية النقل الدولي البري؛</li> <li>إحداث تغييرات في القيود والقواعد والإجراءات المتعلقة بالنقل دون أن تقدم الكيانات المنظمة إعلام المشغلين في القطاعين الخاص والعام بشكل واف؛</li> <li>تأثر المشغلين الدوليين بالشواغل الأمنية وانعدام اليقين السياسي؛</li> <li>محدودية قدرات الموارد المؤسسية والبشرية والنقص في عدد موظفي الجمارك في بعض المراكز الحدودية؛</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>حرص الحكومة الأردنية على زيادة التواصل الإقليمي في المستقبل، ما يزيد من احتمال دعم صانعي القرار الحكوميين للمشاريع الإنمائية الجديدة؛</li> <li>تطبيق مشروع النافذة الواحدة للتجارة بشكل كامل (الذي بدأ في حزيران/يونيو 2020)، ما يتيح الفرصة لتنفيذ الخدمات التي تزيد الكفاءة وتحسن التنسيق بين الإدارات المعنية لتلبية احتياجات الجمارك؛</li> <li>مساهمة العولمة في زيادة عمليات نقل البضائع - مساهمة النمو السريع في الصين في إيجاد فرص</li> <li>توقع استئناف النمو في منطقة الشرق الأوسط؛</li> <li>إحراز مزيد من التقدم في التعاون والتكامل الإقليميين؛</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-اعتماد التنمية الإقليمية بشكل كبير على التطورات السياسية؛</li> <li>عدم الاستقرار السياسي في المنطقة وانعكاسه سلباً على الخطط والمشاريع الطموحة؛</li> <li>الأثار غير المتوقعة لجائحة كوفيد-19؛</li> <li>ترجع القدرة التنافسية الدولية لميناء العقبة مقارنة بموانئ الدول المجاورة؛</li> <li>اعتماد نهج مبتكرة تخفض التكاليف في قطاع السكك الحديدية والنقل الجوي؛</li> <li>ارتفاع مستوي الضوضاء البيئية وتلوث الهواء؛</li> <li>ضعف البنية التحتية؛</li> <li>عدم تخصيص صناديق كافية للتعاون عبر الحدود والنشاطات العابرة للحدود وعمليات التكامل؛</li> <li>عدم الاستفادة بشكل كامل من إمكانات الأردن.</li> </ul>

المخاطر	الفرص	نقاط الضعف	نقاط القوة	الموضوع
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ازدياد الشواغل الأمنية العامة؛</li> <li>وقوع الأردن على حدود المملكة العربية السعودية الغنية ذات الناتج المحلي الإجمالي المرتفع، وعلى حدود الجمهورية العربية السورية والعراق حيث الانتعاش الاقتصادي متوقع؛</li> <li>مجاورة الأردن لبلدان غنية بموارد الطاقة؛</li> <li>إنشاء مشاريع مشتركة عبر الحدود وتوسيع العلاقات التجارية بين بلدان المنطقة؛</li> <li>إمكانية الاستفادة من استخدامات جديدة بالإضافة إلى تجارة السلع، مثل النقل الجماعي عبر الأردن لأشخاص من مختلف الشعوب إلى البلدان المجاورة؛</li> <li>الربط مع طريق الحرير الذي تنوي الصين إنشاؤه عبر باكستان وإيران والعراق؛</li> <li>زيادة الطلب على النقل نتيجة برامج إعاش القطاعات الوطنية ما يتيح فرصاً لتحسين الربط بين الطرق؛</li> <li>تعزيز تصدير المنتجات الزراعية؛</li> <li>زيادة وعي الجهات المعنية وصانعي القرار الحكوميين بالحاجة إلى التنمية الإقليمية؛</li> <li>إنشاء نظام تحصيل رسوم إلكتروني على الطرق الدولية مثل طريق الصحراء.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>تقادم بعض المعدات، لا سيما أجهزة التفتيش بالأشعة السينية؛</li> <li>ضعف البنية الأساسية في بعض المراكز الحدودية؛</li> <li>عدم توفر تعريف واضح للمنطقة الحدودية، ما يسبب غموضاً في الأنظمة؛</li> <li>محافظة الحدود إلى حد ما على دورها كفاصل بين المناطق الطرفية الواقعة عندها؛</li> <li>عدم تنسيق الجهود لإقامة اتصالات رسمية للتعاون مع المراكز المجاورة؛</li> <li>النقص في التنسيق واتخاذ التدابير أو انعدامها بشكل كلي للتصدي للعقبات غير المادية؛</li> <li>عدم الاستفادة من إمكانيات التعاون الرسمي عبر الحدود بشكل كافٍ من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية؛</li> <li>عدم إجراء دراسات ثنائية أو متعددة الأطراف إلا في الحالات الاستثنائية؛</li> <li>محدودية عمليات النقل بالشاحنات والحافلات بسبب التشريعات الأردنية المتعلقة بتأشيرات الدخول؛</li> <li>عدم ملاءمة النقل متعدد الوسائط المدمج ضمن سلاسل الإمداد الرئيسية؛</li> <li>عدم توفر نظام منسق للعبور الجمركي البري في بلدان المنطقة؛</li> <li>غياب آليات التنسيق والتفويض بين وكالات الدول المجاورة؛</li> <li>عدم تطبيق برامج إدارة الأساطيل.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>جميع نقاط العبور الحدودية؛</li> <li>تجهيز جميع نقاط العبور الحدودية المفتوحة أمام الحركة الدولية للسلع بالمعدات والتكنولوجيات اللازمة؛</li> <li>تطبيق نُظْم تكنولوجية جديدة كالتعبق الإلكتروني والفحص بالأشعة السينية؛</li> <li>تطبيق نظام النافذة الواحدة الإلكتروني، والجمارك الإلكترونية، والنظام الإلكتروني لمنح الأذونات والرخص، والنظام الإلكتروني للنقل البري الدولي؛</li> <li>توفير نظام إلكتروني متكامل للمعلومات المسبقة عن البضائع يتيح التخليص المسبق وتطبيقه على جميع السلع؛</li> <li>الربط الطرقي المؤدي إلى ميناء العقبة البحري في حالة مقبولة؛</li> <li>توفر قدرات غير مُستثمرة في بعض الطرق البرية؛</li> <li>تشجيع الاستثمارات، لا سيما من الصناديق الخليجية والأوروبية؛</li> <li>توفر العديد من الدراسات والمنشورات بشأن التعاون عبر الحدود، لا سيما النهج الوطنية؛</li> <li>تعاون عدة مناطق عبر الحدود مع شركاء اقتصاديين واجتماعيين ناشطين في مجال التعاون عبر الحدود (تعاون غير رسمي)؛</li> <li>تبادل المعلومات والبيانات بين مختلف سلطات الحدود؛</li> <li>مشاركة المستشارين بشكل نشط في العملية؛</li> </ul>	

الموضوع	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	المخاطر
	<ul style="list-style-type: none"> <li>تشغيل مناطق المراقبة المحاذية لخطوط المرور في جميع الأوقات؛</li> <li>اتخاذ جميع إجراءات التحكم في محطات التخليص الداخلية وتشغيل نظام إدارة المخاطر الجمركية؛</li> <li>تدني كلفة تصدير ونقل الوحدة التي تعادل 20 قدماً أدنى عن متوسط المنطقة؛</li> <li>استناد شروط القبول إلى الاتفاقيات الدولية؛</li> <li>الاعتراف برخص القيادة بالاستناد إلى اتفاقية السير على الطرق والاتفاقية الدولية لتنسيق الرقابة على البضائع عند الحدود؛</li> <li>استناد الشروط المتعلقة بوزن وحجم المركبة إلى الشهادة الدولية لوزن المركبة.</li> </ul>			
2- البنية التحتية للنقل	<ul style="list-style-type: none"> <li>الحضور القوي لكبار المقاولين في السوق الأردنية؛</li> <li>تحقيق الأردن نمواً مستداماً بوصفه مستفيداً كبيراً من وكالات التمويل التي تدعم الاستثمار في البنى التحتية؛</li> <li>توفر مهارات قوية لدى السكان المحليين البالغين سن العمل العاملين في قطاع البناء؛</li> <li>مساهمة الموقع الجغرافي الاستراتيجي للأردن في إيجاد طلب قوي على خدمات البنية التحتية للنقل والمرافق؛</li> <li>تصميم جميع الطرق، بما في ذلك الطرق الواقعة في نقاط العبور الحدودية، بمواصفات فنية تستوفي المعايير الدولية؛</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ارتفاع مستويات البطالة في قطاع البناء</li> <li>الارتفاع السريع في هجرة العمال الماهرين إلى دول الخليج الغنية المجاورة؛</li> <li>عدم تشجيع الإطار التنظيمي والتشريعي للمستثمرين؛</li> <li>انخفاض عدد السكان البالغين سن العمل؛</li> <li>الاعتماد الجزئي على التمويل الأجنبي لتعزيز النمو في قطاع البناء؛</li> <li>غياب الشفافية الذي يؤدي إلى تأخيرات غير مبررة في العديد من المشاريع؛</li> <li>عدم كفاية النظم المالية والتنظيمية، ما يعيق تمويل المشاريع؛</li> <li>غياب مسارب الصعود على المنحدرات.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>استمرار الوصول إلى التمويل الإقليمي والدولي (بشكل منح وقروض) ومشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل، ما يؤدي إلى نمو مستمر في هذا القطاع؛</li> <li>مساهمة الممرات الاقتصادية كبنى أساسية في عولمة القطاعات الصناعية؛</li> <li>إنشاء خط للسكة الحديدية بين العقبة والمدينة المنورة وإعادة تأهيل سكة حديد الحجاز.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>خطر تخفيض التمويل الضخم نتيجة لعدم الاستقرار الإقليمي (سياسياً واقتصادياً واجتماعياً)؛</li> <li>التأخير الكبير في تنفيذ الأنشطة المخطط لها بسبب الظروف الإقليمية غير المتوقعة؛</li> <li>احتمال حدوث نقص في اليد العاملة الماهرة بسبب الهجرة إلى البلدان المجاورة التي توفر أجوراً أعلى، ما يضعف قدرة الشركات على زيادة إنتاجها.</li> </ul>
النقل البري				

المخاطر	الفرص	نقاط الضعف	نقاط القوة	الموضوع
			<ul style="list-style-type: none"> <li>اندراج الطرق في جميع نقاط العبور الحدودية في الفئة عينها، واتساق وسائل التحكم المروري بشكل كامل (إشارات المرور واللافتات وعلامات الطرق) وفقاً للمعايير الدولية؛</li> <li>تدفق الوفود السياحية إلى الأردن، ما زاد الطلب على البنى التحتية.</li> </ul>	
<b>النقل البري</b>				<b>3- النقل متعدد الوسائط</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>التأخير في بناء خط السكك الحديدية من العقبة إلى المدينة المنورة بسبب الظروف المستقبلية الإقليمية غير المتوقعة ما يؤثر سلباً على تحسين الشحن المختلط والمتعدد الوسائط والمشارك للحاويات.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>موقع الأردن الاستراتيجي الذي يتيح إمكانات كبيرة للتدفقات الدولية من السلع المصدرة والمستوردة والعبارة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الافتقار إلى الموارد البشرية المتخصصة في مجال النقل والخدمات اللوجستية، اللازمة لتطوير نقل متعدد/مختلط الوسائط يتسم بالكفاءة والتنافسية.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الأردن طرف في اتفاق ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (TRACECA) المبرم في 16 حزيران/يونيو 2009؛</li> <li>توقيع الأردن اتفاقيات حول النقل الدولي المختلط للسلع؛</li> <li>اتساق القانون الأردني المتعلق بتعدد الوسائط مع الاتفاقات الدولية المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط؛</li> <li>الربط الجيد بين محطات ميناء العقبة وشبكة الطرق والسكك الحديدية؛</li> <li>متوسط الوقت الذي تستغرقه مناولة الشحنات في المحطات قصير نسبياً (الفوسفات واليوتاسيوم بشكل أساسي).</li> </ul>	

### دال- الاستنتاجات والتوصيات

يحتاج الأردن إلى إنشاء سوق للنقل يتسم بحسن الأداء والقدرة على التنافس والجودة والفعالية من حيث الكلفة والاستدامة. والهدف من هذا السوق هو تحديث عمليات النقل البري وتحسين مستواها، وإجراء تغييرات في الإطارين التنظيمي والمؤسسي للقطاع، وتهيئة بيئة مناسبة للنقل الاستراتيجي. ويتيح هذا النهج، الذي تقوده وزارة النقل والجهات المعنية استناداً إلى خطة عمل استراتيجية، إمكانات للاستثمار في الأسطول والتكنولوجيا والحلول الرقمية وتدريب اليد العاملة، بهدف الحفاظ على القدرة التنافسية.

## 1- سياسة النقل

يظهر التحليل أن قطاع النقل، ولا سيما على المستوى الحكومي (أي وحدات وزارة النقل)، يفتقر إلى التمويل الكافي لتعزيز بناء القدرات. ويجب تطوير الإطار التنظيمي لتحسين الإنتاجية وإلغاء التدابير غير المنطقية، لا سيما في الحالات التي يحد فيها الحظر من إمكانية تحقيق فوائد لوجستية. وعلى الحكومة أن تعمل على تبسيط البناء المؤسسي لميناء العقبة. ويجب أن يكون الهدف العام من تنظيم عمليات النقل تأمين معايير الجودة وتحسين الإنتاجية. وينبغي إيلاء اهتمام خاص لإعداد استراتيجيات وطنية شاملة لنقل البضائع الخطرة في إطار الجهود الرامية إلى تعزيز السلامة وحركة المرور وحماية البيئة وتحسين أداء السلاسل اللوجستية. ومن شأن اعتماد إطار تشريعي متماسك لأنظمة النقل متعدد الوسائط تحديد جميع الاختناقات والتحديات والاتجاهات المستقبلية مع جميع أصحاب المصلحة في السلاسل اللوجستية. وعلى المستوى الدولي، ينبغي تعزيز مصالح المانحين على صعيد ثنائي لجهة الاستثمار في المنطقة، لتأمين التمويل لعدد من مشاريع النقل.

## 2- التيسير والإجراءات والمؤسسات

يجب تطبيق معايير صارمة للوصول إلى السوق (مقومات الاستثمارية المالية وشروط الملاءمة لشركات النقل) وتنفيذ الشروط التنظيمية بفعالية لضمان استيفاء عمليات النقل لمعايير الكفاءة والأمان والاستدامة والجودة. ويأتي أمن السائقين على رأس الأولويات، من خلال تنظيم فترات القيادة والراحة، والتأكد من استيفاء الشروط الفنية للمركبات، من حيث الوزن والأبعاد على الطرق على سبيل المثال. ويوصى بإنشاء مرصد للنقل البري وقطاع اللوجستيات ومأسسته، لرصد القطاع وتقييمه استناداً إلى مصادر ذات صلة للبيانات (وهي موجودة بالفعل، لكن يمكن تحسينها من حيث التواتر والدقة والإتاحة للجمهور). وفي السياق نفسه، يجب التركيز على الجزء التعليمي للأطراف المعنية، من خلال توفير التدريب على سبيل المثال، ولا سيما في مجال المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة. ويمكن التحوّل إلى الرقمنة من خلال تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات لتعزيز سلسلة النقل بجميع مراحلها، من تخطيط وإدارة الأسطول وعلاقات مع العملاء. ويجب تعزيز الجمع بين عوامل متعددة مثل القدرات والموارد، لا سيما داخل وحدات وزارة النقل، مع السعي تحديداً إلى تنفيذ مشروع النافذة الوطنية للتجارة الحديث.

## 3- البنية الأساسية

لأنّ التمويل يشكل جزءاً أساسياً من عملية تحسين قطاع النقل، لا بد من تسليط الضوء على أهمية جذب التمويل الإقليمي والدولي عبر المنح والقروض، وفي الوقت عينه جذب استثمارات القطاع الخاص. وعلى وزارة الأشغال العامة والإسكان إيلاء مزيد من الاهتمام لشبكة الطرق التي تربط بين نقاط العبور الحدودية في الأردن وبين طرقاته الداخلية، مع التركيز بشكل خاص على الطريق الصحراوي 15، الذي يتطلب اهتماماً خاصاً لتشغيله بشكل كامل في أقرب وقت ممكن وضمان أمنه. وعلى الأردن أن يطور نظام السكك الحديدية شبه الغائب لاستخدامه في نقل البضائع والركاب، وذلك عبر توجيه الجهود والتمويل لتنفيذ المشروع الوطني للسكك الحديدية في المستقبل القريب. والتمويل ضروري بشكل خاص لإعادة تأهيل خط سكة حديد الحجاز وبناء وصلة العقبة - معان الجديدة (160 كم).



4- البيئة والطاقة المستدامة

يجب دراسة وضع قاطرات الأردن البخارية، وهي جزء من التراث الثقافي الأردني، لجهة إمكانية تشغيلها والاستفادة منها في خدمات السياحة والنقل. ويجب تحديث التشريعات الوطنية المتعلقة بالمواد الغذائية القابلة للتلف بما يتسق مع المعايير والشروط الدولية المتعلقة بالنقل وباختبار وتصنيف مجموعة من المعدات المحددة، والموافقة والتصديق على ما يتوافق مع هذه المعايير. ويساهم تحسين برامج إعادة الشراء القائمة وغيرها من الأدوات العامة وتنفيذها في تجديد الأسطول الأردني. والأهم من ذلك هو أن تستفيد الجهات المعنية جميعها من الاهتمام الكبير الذي يولى لتصحيح الظروف التي سببتها جائحة كوفيد-19.

-----